

**cultura**



# ***O SENTIDO DA EXPANSÃO PORTUGUESA NO MUNDO (SÉCULOS XV-XVII)***

*Luís Filipe Barreto \**

## **I**

A partir dos séculos XV e XVI o mundo começa a viver uma imensa Revolução Espacial com a explosão planetária do extremo ocidente da Europa. Ao longo dos séculos XVI e XVII, a Europa atlântica (mas muito em especial, holandeses e ingleses) acompanha esta abertura dos Mundos ao Mundo, iniciada pelos Portugueses e Espanhóis.

Entre os séculos XV e XVII começa a nascer toda uma estrutura de vida à escala mundial. Nascem os primeiros elementos de um comércio mundial com implicação na restante economia, bem como os primeiros traços de uma cultura mundial que troca, entre o Ocidente e o Oriente, o Norte e o Sul, ideias e livros, mas também, alimentos e costumes. Convém, no entanto, não exagerar a importância desta expansão marítima dos europeus, pelos oceanos Atlântico, Índico e Pacífico, mesmo que o seu impacto inicie um comércio internacional e uma cultura planetária através de uma «... *tensão entre o extremo ocidente cristão, os mares que domina e o resto do mundo... as outras civilizações solidamente continentais, a Africa, a Asia, grande parte da América; continuam a sua vida própria, a actividade dos europeus não os toca senão na epiderme...*»<sup>1</sup>.

Portugal e os Portugueses desempenham um papel vanguardista e fundamental nesta explosão da Europa no mundo, ao longo dos séculos XV, XVI e XVII.

Nos finais do século XIV o conhecimento máximo do planeta, com as correspondentes rotas e redes comerciais em que se baseia, corresponde a cerca de um quarto da sua real extensão e encontra-se na posse da Civilização Islâmica.

---

\* Historiador. Professor da Universidade de Lisboa.

<sup>1</sup> Pierre Chaunu — *A Civilização da Europa Clássica*, Estampa, Lisboa, 1987, vol. I, p. 20.

Em meados do século XVI o conhecimento do planeta aproxima-se, pela primeira vez, da sua própria realidade e as rotas e as redes que o possibilitam, encontram-se na mão da Europa-Cristandade.

A expansão marítima da Europa, nos séculos XV a XVII, significa, antes de mais, esta imensa Revolução Espacial, bem como a deslocação dos centros do poder internacional global, económico, político e cultural, do Islão para a Cristandade.

A expansão marítima leva Portugal e os portugueses à condição de intermediários do planeta, de Mensageiros do Mundo. Os diferentes tipos de portugueses (navegadores, comerciantes, soldados, missionários, aventureiros), tornam-se os contaminadores máximos da Europa na África, Ásia, América e Oceania (e vice-versa).

O Portugal dos séculos XV e XVI, através da expansão marítima, realiza-se como os olhos e os ouvidos do Mundo na Europa e da Europa no resto do Mundo.

## II

A expansão dos portugueses pelos diferentes oceanos e continentes nasce de um conjunto de múltiplos e variados factores. Antes de mais, factores naturais e estratégicos da mais longa duração que um pequeno reino, com cerca de um milhão a um milhão e meio de habitantes, soube usar e potenciar, ao longo dos séculos XV e XVI.

Portugal é, em termos geográficos e civilizacionais, um espaço de múltiplos encontros.

Encontros entre a Europa e a África, porque a Península Ibérica é uma meia Europa e uma meia África do Norte. Encontros entre europeus do sul e do norte, porque os mares e os litorais de Portugal são o espaço de cruzamento das redes e das rotas marítimas que ligam o Atlântico e o Mediterrâneo: «...*não existe em todo o Atlântico Norte um lugar mais adequado para a navegação até às águas quentes que a linha costeira que vai desde Lisboa a Gibraltar...*»<sup>2</sup>. Encontros ainda entre os universos comerciais, tecnológicos e políticos do Mediterrâneo e do Atlântico e os valores, heranças e saberes das Civilizações Cristã, Islâmica e Judaica.

Todos estes factores de diálogo e concorrência criam, em Portugal, um campo de grande circulação de informações e de conhecimentos económicos e técnicos, em especial, nas áreas marítima e mercantil.

A partir do século XIV, este campo de possibilidades é incrementado e orientado para uma condição nacional de reforço da componente marítima. Acentuação da dimensão marítimo-mercantil, quer por iniciativa do Estado-Coroa, como vemos, por exemplo, em 1317, quando o rei D. Dinis contrata o genovês Manuel Pessanha como Almirante-Mor,

---

<sup>2</sup> Pierre Chaunu — *Seville et L'Atlantique (1504-1650)*, vol. VIII, (1), *Les Structures Géographiques*, Sevpen. Paris, 1959, p. 52.

quer por iniciativa de poderes económicos e sociais, privados, como no caso dos mercadores de Lisboa e do Porto que, em 1353, celebram um tratado de comércio com a Inglaterra, válido por meio século: «... é incontestável que o prodigioso desenvolvimento colonial e comercial dos países ibéricos no amanhecer dos tempos modernos foi possível, em grande medida por um crescimento gradual do seu comércio externo, durante os séculos finais da Idade Média... »<sup>3</sup>.

A seguir à crise de 1383-1385 estas possibilidades e potencialidades de uma condição nacional marítima surgem como solução e garantia de independência nacional frente a Castela.

O mar torna-se a fronteira aberta a explorar e, ao mesmo tempo, pelos lucros ao alcance e no desejo de muitos (Coroa, Nobres, População urbana e rural, desde comerciantes a carpinteiros e soldados), o seguro de vida da independência dos indivíduos, das famílias e da Comunidade.

A condição marítimo-mercantil é, nos tempos do Infante D. Henrique (1394-1460), a aposta estratégica do grande poder senhorial, da Casa Real, de partes significativas da nobreza e do litoral urbano.

A partir de D. João II (1455-1495) é o sentido do Estado-Coroa que, orienta o essencial da sociedade e da vida nacionais para a Aventura Planetária.

Às potencialidades estratégicas (geográficas e marítimo-mercantis) junta-se um poder estatal/real forte e uma unidade conjuntural de vários grupos-estratos sociais em torno da aposta na expansão marítima como fronteira aberta: «...durante a totalidade do século XV Portugal foi um reino unido, virtualmente livre de lutas civis, enquanto que a França estava absorvida pelas etapas finais da guerra dos cem anos... e pela sua rivalidade com a Borgonha, a Inglaterra pela sua luta com a França e pela guerra das Rosas, e a Espanha e a Itália por convulsões dinásticas e outras de carácter interno... »<sup>4</sup>.

Portugal possui um conjunto de condições que possibilita uma aposta viável na expansão marítima, mercantil e senhorial no Atlântico e nos litorais da costa ocidental de África.

A essas condições geográficas, tecnológicas e socioeconómicas, junta-se a necessidade política da Coroa-Estado, da Nobreza das grandes casas senhoriais, mas também da pequena Nobreza e dos grupos privados, não nobilitados, mas com uma certa presença e dinamismo económicos, em afirmarem e consolidarem, pela Via Atlântica, a sua diferença e sobrevivência frente a Castela<sup>5</sup>. Juntam-se também, ao longo

---

<sup>3</sup> Charles Verlinden — «*Deux Aspects de L'Expansion Commerciale du Portugal au Moyen Âge*» in Revista Portuguesa de História, IV, 1939, p. 170. Veja-se Bailey W. Deffie — *Prelúdio ao Império: Navegações e Comércio Pré-Henriquinos*, Teorema, Lisboa, 1989 e Vitorino Magalhães Godinho — *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, E.C.E., Lisboa, 1944.

<sup>4</sup> C. R. Boxer — *Four Centuries of Portuguese Expansion 1415-1825*, Witswatersrand U. Press, Joanesburgo, 1961, p. 6.

<sup>5</sup> Veja-se Luís de Albuquerque — *Introdução à História dos Descobrimentos*, Atlântida, Coimbra, 1962.

do século XIV e inícios do século XV, os contraditórios interesses, fruto da concorrência mercantil no Mediterrâneo e do sonho de Atlantização, mesmo para sul, presentes, por exemplo, desde o século XIII, em Génova.

Portugal, no arranque da expansão marítima-europeia, resulta, pois, de um complexo cruzamento de factores. Factores geográfico-estratégicos que tornam esta periferia da Europa na estrada marítima, por excelência, do comércio entre o norte e o sul da Europa, de tal modo que no século XIV «...a cidade e o porto de Lisboa. (São) o grande centro da mercancia genovesa...»<sup>6</sup>.

Factores geográficos e estratégicos que tornam os portos e os barcos do litoral de Portugal sínteses do encontro das náuticas cartografias e construções navais do sul e do norte da Europa e, mais do que isso, das marinhas do Islão (transportador da Ásia distante da vela latina, do cadaste do leme e da bússola) e da Cristandade.

A todos estes factores que possibilitam, tecnológica e economicamente, a aposta na expansão marítima, enquadrando-se no quadro das necessidades e das potencialidades do sul e do norte da Europa e da Europa frente ao Islão, juntam-se, a partir dos finais do século XIV e dos inícios do século XV, os factores de necessidade nacional (via centro do poder político) que encontram no mar, o seguro de fronteira terrestre frente a Castela. Junta-se também a crise global do século XIV: «...as viagens oceânicas e a dispersão dos portugueses a todos os ventos, a sua fixação além-mar afundam raízes nas profundezas da vida nacional, antecedente, mas em conjugação com uma conjuntura geral de depressão longa...»<sup>7</sup>.

### III

O sentido da expansão portuguesa no mundo pode ser pensado a partir de quatro categorias essenciais: ***Pioneirismo Temporal; Dispersão Espacial; Pluralidade Civilizacional e Universalidade Cultural.***

A expansão marítima dos portugueses é, em relação à expansão dos outros europeus, temporalmente pioneira e espacialmente única.

Ao longo do século XV os portugueses avançam no Atlântico e na Costa Ocidental da África. Nas décadas de 1420-1430, através do povoamento da Madeira e das Ilhas Açoreanas.

Em 1434 os navios portugueses ultrapassam o Cabo Bojador, limite das tradicionais navegações do Atlântico, abrindo a navegação da costa africana da Guiné e o aproveitamento do arquipélago de Cabo Verde (décadas de 1440 a 1460). Ao longo da década de setenta, as navegações no Atlântico equatorial levam ao conhecimento e ao aproveitamento das

---

<sup>6</sup> Virgínia Rau — *Estudos de História*, Verbo, Porto, 1968, p. 16.

<sup>7</sup> Vitorino Magalhães Godinho — *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Arcádia, Lisboa, 1963, vol. I, p. 46.

ilhas de Fernão Pó, S. Tomé, Príncipe e Ano Bom. Os anos oitenta do século XV, são marcados pela chegada ao Congo-Zaire (Diogo Cão em 1483) e pela ligação entre os oceanos Atlântico e Índico, ao dobrar-se o Cabo da Boa Esperança (Bartolomeu Dias, 1487-1488).

Nos finais do século XV abre-se a comunicação marítima regular entre a Europa e a Ásia, com a viagem de Vasco da Gama em 1497-1499 (a Rota do Cabo).

Ao longo do século XVI a expansão planetária dos portugueses avança nos diferentes espaços marítimos e litorais. Em África (mesmo com certas tentativas de exploração do interior, como o caso do Monomotapa, desde 1514), na América do Sul e do Norte, com Álvares Cabral no Brasil e os irmãos Corte Real na Terra Nova, em 1500 ou o papel decisivo de nobres e navegadores portugueses na exploração da Flórida, em 1539 e da Califórnia, em 1542-1543 (graças a, entre outros quadros náuticos, João Rodrigues Cabrilho).

Expansão também e, sobretudo, nos mares e litorais asiáticos. Do Índico ao Pacífico, o avanço é rápido com a chegada a Malaca e à Insulíndia, em 1509-1511 e com as relações marítimo-mercantis regulares para a China, a partir de 1513 e para o Japão, desde 1542-1543<sup>8</sup>.

A dispersão planetária dos outros europeus é bastante posterior à dos portugueses. O primeiro ano relevante da expansão espanhola é 1492, ano em que Cristóvão Colombo (1451-1506), ao serviço dos reis católicos, chega ao mar das Antilhas (a expansão atlântica dos portugueses é de 1420-1430).

As primeiras datas relevantes nas expansões marítimas de franceses e de ingleses surgem apenas nos anos 30 do século XVI e os anos de 1595-1597 marcam o início da expansão marítima holandesa<sup>9</sup>.

A expansão marítima dos portugueses é, assim, pioneira frente às restantes expansões europeias antecedendo-as em cerca de 70 a 100 anos.

Este factor, com frequência não valorizado, ou mesmo, esquecido, tem uma importância decisiva a partir dos finais do século XVI e, em especial, ao longo da primeira metade do século XVII.

A prioridade, nas posições marítimo-litorais e nas parcerias mercantis, permite aos portugueses retardar os efeitos da concorrência

---

<sup>8</sup> Entre as mais recentes visões globais da expansão portuguesa destacam-se: B. W. Diffie e W. D. Winius — *Foundations of Portuguese Empire 1415-1580*, Minnesota U. Press Minneapolis, 1977, (tradução portuguesa, Lisboa, 1993, 2 vols.); Luís de Albuquerque (Dir. de) *Portugal no Mundo*, 6 vols., Alfa, Lisboa, 1989-1990; Vitorino Magalhães Godinho — *Mito e Mercadoria*, Difel, Lisboa, 1990; A. J. Russel-Wood — *A World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America 1415-1808*, Carcanet, Manchester, 1992.

<sup>9</sup> Sobre os diferentes tipos de expansão europeia, veja-se G. V. Scammel — *The World Encompassed: the First European Maritime Empires c. 800-1650*, Methuen, Londres, 1981.

aberta movida por ingleses e holandeses<sup>10</sup>.

A capacidade de resistência frente à concorrência marítimo-mercantil dos outros europeus, fazendo retardar, o mais possível, os seus efeitos negativos sobre os interesses e as posições portuguesas, a partir da prioridade de conhecimentos e de contactos, daquilo a que poderíamos chamar o capital e a mais valia acumulados, processualmente, é manifesta na Ásia, sobretudo, no Extremo-Oriente e em certas áreas do Sueste Asiático.

Tão importante quanto o facto de os Portugueses terem sido os primeiros europeus a sistematicamente estabelecerem comunicações marítimas regulares com diferentes partes do Mundo é o facto de esta expansão ser no século XVI e, mesmo nos inícios do século XVII, a única com implantação em todos os litorais continentais (África, Ásia, América e Oceania) e nos mais importantes oceanos (Atlântico, Índico e Pacífico).

A dispersão por tão grande distância e variedade de mares, como diz Francisco Rodrigues Silveira, em 1599, é a forma encontrada pela sociedade portuguesa com os seus cerca de um milhão e quinhentos mil membros, no século XVI e cerca de dois milhões no século XVII (a mais baixa força demográfica da expansão europeia).

Os portugueses e os luso-descendentes em África, na América e sobretudo na Ásia, são cerca de 200 000, no século XVI e 400 000, no século XVII.

Tão limitadas forças demográficas parecem impossibilitar ou, pelo menos, racionalmente, desaconselhar esta imensa dispersão pelos mares e litorais do planeta: «...1527-1531, Portugal é a primeira potência marítima do mundo, as suas velas sulcam os mares da Terra Nova ao Rio da Prata, do Mediterrâneo à Flandres, de Lisboa às Molucas, do Brasil ao Estreito de Meca; apesar disso, o volume demográfico não alcança um milhão e meio, deve andar à volta de 1 400 000... »<sup>11</sup>.

É, no entanto, possível ver nesta imensa dispersão, a resposta possível de um aparelho central e de uma comunidade que não possuem forças, demográfica e económica, suficientemente fortes para apostas únicas, decisivas e especializadas. Vão, por isso, gerindo os mais escassos meios, comparativamente a outros europeus, em múltiplas frentes e tentativas, procurando encontrar na multiplicidade de lances e de espaços, compensação equilibradora dos jogos de poder.

A miscigenação por todo o lado e o escravagismo africano e

---

<sup>10</sup> Sobre a concorrência europeia e a decadência/sobrevivência dos portugueses nos mares da Ásia, veja-se A. R. Disney — *A Decadência do Império da Pimenta*, ed. 70, Lisboa, 1981; G. Bryan Souza — *The Survival of Empire*, C. U. Press, Cambridge, 1986 e Niels Steensgaard — *Carracks, Caravans and Companies. The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Seventeenth Century*, Institute of Asian Studies, Copenhagen, 1973.

<sup>11</sup> Vitorino Magalhães Godinho — *A estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, Arcádia, Lisboa, 1971, p. 12.



ameríndeo serão mecanismos de compensação demográfica. Mecanismos que, mesmo assim, apenas parcialmente, esbatem a diferença demográfica frente a outras sociedades europeias que no século XVI é já acentuada. Frente a um milhão e meio de portugueses existem já três milhões de habitantes em Inglaterra, sete milhões em Espanha e catorze milhões em França.

O pioneirismo e a função económica de intermediário marítimo -mercantil, local e internacional, constituem elementos que permitem superar ou aligeirar a limitação demográfica. Limitação que, ao longo da segunda metade do século XVII e à medida que aumenta a concorrência entre as expansões marítimas europeias, será cada vez mais um factor de peso.

Entre os meados dos séculos XV e XVII este pequeno número de portugueses e de luso-descendentes é uma das forças mais determinantes na abertura dos Mundos ao Mundo, é a mola social mais dinâmica na origem da construção do mundo, como rede comunicativa global.

#### IV

Ao longo do século XV a expansão marítima dos portugueses conhece duas grandes fases de desenvolvimento, separadas, por menos de uma década, os anos de 1460-1469, de algum bloqueamento e indefinição geoestratégica.

A primeira dessas fases vai de 1415 (conquista de Ceuta)-1420 (via atlântica) até 1460 (Serra Leoa). É o nascimento de toda uma estrutura social e cultural vocacionada para o alargamento atlântico-africano das fronteiras do poder.

De 1415 a 1460, as vias de expansão dos portugueses orientam-se para três objectivos chave: a implantação, no Norte de África e o nascimento do espaço produtivo dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, as viagens para ultrapassar o Cabo Bojador e o navegar para sul do mesmo, a caminho do Equador.

Esta primeira fase encontra no Infante D. Henrique (1394-1460) a individualidade empreendedora e aglutinadora, por excelência. A sua acção empresarial, marítimo-mercantil, procura coordenar e conciliar os meios e os interesses senhoriais, da Coroa e de privados, bem como regular as actividades, ora contraditórias, ora conciliáveis, de nobres e de mercadores (em busca de riquezas, de recursos agrários, de conquista ou de domínio/participação em redes e produtos mercantis).

Procura também integrar num mesmo sentido a Expansão e a Cristandade-Europa, as actividades marítimo-mercantis e a ideologia religiosa (relações com o Papado, o grande centro de legitimação das relações internacionais para os estudos e o uso dos bens e forças da Ordem de Cristo).

A segunda grande fase vai de 1469 a 1498, ou seja, desde o estabelecimento do contrato entre o rei D. Afonso V e o mercador Fernão Gomes, para exploração da costa africana, até à chegada de Vasco da

Gama a Calecute, na ligação marítima entre a Europa e a Ásia.

O rei D. João II (1455-1495) é o centro organizador do essencial deste movimento de conquista técnica dos mares, ilhas e litorais do Atlântico-Sul e da ligação Atlântico-Índico.

Através da sua acção política, de centralização e de planificação, a expansão portuguesa toma, então, uma forma, essencialmente, estatal e de mercantilismo senhorial, define as zonas de influência frente à concorrência de Castela (Tratado de Tordesilhas, 1494), orienta-se para o objectivo supremo do Oriente (como atestam, entre muitos outros factos, as viagens terrestres de Pêro da Covilhã) e especializa-se nos campos da técnica e da ciência náuticas.

Ao longo do século XVI a dispersão planetária dos Portugueses assenta em toda uma iniciativa e regulação estatais. Poder central organizador, aberto à aventura privada senhorial e mercantil. Aberto a uma autonomia prática dos espaços e dos homens no além-mar, directamente proporcional à distância e à duração das viagens, frente ao poder central, político e económico, de Lisboa ou de Goa.

Esta organização mercantil-senhorial afirma-se, essencialmente, através de duas modalidades diversas: a da intercomunicação marítimo-mercantil e da criação espacial.

«*O Estado e a carreira da Índia*» formam a intercomunicação marítimo-mercantil mais relevante com a rede de rotas, que desde o Cabo da Boa Esperança ao Japão, encontra a unidade de função na *Rota do Cabo*, ligação marítima Lisboa-Goa.

O «Estado da Índia» representa o máximo de mobilidade da expansão dos portugueses que, desde os litorais da África Oriental até aos litorais do Extremo-Oriente, praticam uma dispersão, metamorfose e miscigenação, baseadas numa unidade mínima de língua, religião e política.

O «Estado da Índia» é uma organização marítimo-mercantil segundo um mínimo de territorialidade (as feitorias-fortalezas em lugares estratégicos para o controlo ou a participação nas rotas comerciais por mar) para um máximo de espacialidade.

Para se alcançar um máximo de participação ou de domínio espacial com um mínimo de territorialidade e de gente, é necessária uma hegemonia marítima, que acontece, na verdade, no Índico, ao longo de grande parte do século XVI. Hegemonia marítima apoiada em pontos e portos estratégicos, como Ormuz, Goa e Malaca.

A partir de 1502, com a orgânica dos «Cartazes», ou seja, dos salvo-condutos passados pelos portugueses à navegação não cristã e com a acção de Afonso de Albuquerque, entre 1509 e 1515, criam-se as condições para uma hegemonia marítima dos portugueses que, parcialmente, controla os mares e a circulação dos produtos e dos navios em zonas chave do Índico: «... *Durante todo o século XVI, as esquadras portuguesas detêm incontestável hegemonia no Oceano Índico e até 1570, nos mares malaios; o Atlântico entre a África e o Brasil está sob a sua dominação. Durante um século, o comércio português usufrui o*

*monopólio da Rota do Cabo e dos Tratos Cristãos de Moçambique e Malaca...»*<sup>12</sup>.

As características dominantes do «Estado da Índia» são: a actividade marítima, a economia mercantil e o carácter urbano. A unidade social fundamental é o indivíduo ligado ao Estado-Igreja ou em iniciativa particular e de grupo. Em especial, estes últimos, os «lançados» e os «casados», criam um processo de aculturação à realidade oriental que os afasta, total ou pontualmente, da lógica oficial do aparelho de Estado da Índia.

A base económica do Estado da Índia, bem como da iniciativa privada dos portugueses acomodados à condição oriental, é marítimo-mercantil. Toda uma rede marítimo-mercantil que serve e promove a troca entre diferentes regiões asiáticas e entre a Europa e a Ásia.

Os grandes produtos em jogo nesta estrutura de serviços comunicativos são, de uma forma muito breve: a pimenta e o gengibre do Malabar e da Indonésia-Malásia; o macis e a noz moscada de Banda; a canela de Ceilão; o cravo-da-Índia de Ternate; os cavalos da Pérsia e da Arábia; o ouro, as sedas e as porcelanas da China; a prata e o cobre do Japão; o ouro do sudeste africano (Monomotapa) e de Samatra, etc.

Toda esta rede de rotas marítimas de especiarias e de metais preciosos, de manufacturas de luxo, mas também de alimentos e de produtos do dia a dia, encontra os seus pontos de apoio em Ormuz, Goa, Cochim, Malaca, Macau, lugares de feitoria-fortaleza ou de cidade-portuária.

Ao longo do século XVI e até meados do século XVII é possível apontar três grandes fases na presença dos portugueses no Oriente.

A primeira vai desde as viagens de Vasco da Gama 1497-1499 e Pedro Álvares Cabral 1500-1501 até à morte de Afonso de Albuquerque, em 1515. Fase marcada por uma muito rápida dispersão, desde a costa oriental de África até aos litorais do sul da China e pela criação de um oficial poder marítimo hegemónico no Índico com a fundação do *Estado e da Carreira da Índia*.

Organização político-marítima estatal assente na feitoria-fortaleza, nas armadas (o poder dos canhões e das velas nos mares) e nos cartazes, uma espécie de imposto alfandegário marítimo-mercantil destinado a excluir ou a esbater o peso marítimo-mercantil islâmico.

A segunda grande fase, de 1515 a cerca de 1560, corresponde a uma ascensão do poder oficial português nos mares do Oriente. Goa é, então, a grande capital do Estado e da Carreira da Índia, o centro do comércio marítimo euroasiático. Comércio cada vez mais assente no controlo ou na participação em múltiplas rotas e redes inter-regionais no Índico e no Pacífico.

O terceiro período, desde 1560 a meados do século XVII, marca o

---

<sup>12</sup> Vitorino Magalhães Godinho — *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Arcádia, Lisboa, 1963, vol. I, p. 45.

retrocesso do poder oficial português, a gradativa decadência do Estado e da Carreira da Índia. Retrocesso frente, antes de mais, aos portugueses acomodados à lógica oriental, os «lançados» e os «casados».

O peso crescente dos portugueses aculturados e não integrados na lógica oficial e dos luso-orientais, manifesta-se no recuo, gradativo e jamais contínuo, da Rota do Cabo frente às redes do comércio local. Comércio local no Índico (caso, por exemplo, da Baía de Bengala), no arquipélago Indonésio e nos Mares da China (Macau-Manila-Nagasaqui).

Retrocesso do poder marítimo oficial frente ao poder marítimo privado ou semi-oficial que é contemporâneo do retrocesso do Estado e da carreira da Índia portugueses frente à crescente concorrência doutros poderes marítimos europeus (holandeses e ingleses) e, mesmo, micro-poderes marítimos orientais locais<sup>13</sup>.

O Brasil, bem ao contrário do Estado da Índia, assenta a unidade social básica na família colonial latifundiária. A vida é aristocrática e escravocrata e a base económica encontra-se na riqueza agrária e no trabalho do escravo com a cultura intensiva da cana-do-açúcar, a criação de gado, etc. A actividade marítimo-mercantil é, tão só, um complemento da exploração agrária, da «fazenda» e da vila.

A dispersão no Oriente e a criação de um espaço civilizacional no Brasil são, antes de mais, respostas funcionais, no plano sociocultural, às condições de cada espaço, às regras, possibilidades e limites de cada uma das distintas realidades.

O «Estado da Índia» e o Brasil representam, cada um a seu modo, o princípio de adaptação e de intercomunicação da expansão dos portugueses no Mundo. Adaptação aos mais diferentes espaços, regras de poder, maneiras de ser e de estar dos povos.

Esta capacidade de adaptação ao diverso que, no século XVI surge nas formas estabelecidas de cariz mercantil, no Oriente e de criação agrária no Brasil, já se manifesta no século XV.

Então, sob formas ainda embrionárias ou mesmo experimentais, para os casos do século XVI, surge uma rede intercomunicativa marítima no Atlântico africano (ouro, malagueta, escravos) e uma criação espacial agrária (com as monoculturas do trigo e da cana-do-açúcar, na Madeira).

Esta oposição entre intercomunicação marítimo-mercantil e espacialidade produtiva, ao longo dos séculos XV e XVI, deve ser avaliada como complementar, uma adaptação às condições e aos limites de possibilidade existente. Oposição complementar e gradativa, como vemos, por exemplo, na função dos portos, nos espaços produtivos da Madeira e do Brasil: «... *um império à escala do globo oceânico, o*

---

<sup>13</sup> As mais recentes visões globais dos portugueses no Oriente são: Luís Filipe Thomaz — *De Ceuta a Timor*, Difel, Lisboa, 1994 e Sanjay Subramanyam — *The Portuguese Empire in Asia 1500-1700: A Political and Economic History*, Longman, Londres, 1993 (tradução portuguesa, Difel, 1996).

*mesmo é dizer, comercial, sem dúvida, mas também fundiário e agrícola...»<sup>14</sup>.*

A capacidade intercomunicativa, a resposta positiva às necessidades e às possibilidades, faz dos portugueses dos séculos XV e XVI, os grandes misturadores das raças e dos espaços, os grandes transportadores dos produtos e dos valores, os sincretizadores das religiões e dos costumes, como vemos, por exemplo, na troca de plantas e alimentos (batata doce, banana, caju, amendoim, etc.) e de bebidas, gostos e prazeres (chá, vinho, tabaco, etc.).

Esta imensa «...*revolução geográfica que é a comercialização do globo...*» (Vitorino Magalhães Godinho) é uma Abertura dos Mundos ao Mundo: «...*a expansão europeia dos séculos XV e XVI que se processa fundamentalmente por mar mesmo quando acaba por penetrar a massa dos outros continentes, consiste antes de mais na abertura e traçado de rotas novas, através de espaços até então não frequentados (ou raro frequentados), a ligar complexos sociais-económicos e de civilizações já por outros lados em conexão mas também com mundos que permaneciam à margem e mal comunicavam entre si. Porque movimento, ou melhor, multiplicidade de movimentos de homens e de bens, é a inovação de uma teia de rotas, com as inerentes transferências e trocas, a interconectar a maioria das regiões do globo...*»<sup>15</sup>.

## V

A expansão dos Portugueses, devido ao pioneirismo temporal, à máxima dispersão espacial e à capacidade de adaptação à pluralidade das condições, é, nos séculos XV e XVI, o maior contributo para o nascimento de uma cultura mundial<sup>16</sup>.

A língua portuguesa torna-se, nesta época, a língua por excelência da comunicação marítima e mercantil (língua franca) em especial nos litorais africano e oriental, sob a forma de crioulos locais.

Fruto desse diálogo civilizacional no campo linguístico é o facto de a língua portuguesa ser, na época e ainda hoje, a língua europeia com maior incorporação de vocábulos de origem asiática, africana e ameríndia.

O contacto com as diferentes línguas de África, da Ásia e da América, leva à formação de um vasto número de vocábulos, de dicionários e de gramáticas, em português, de línguas desconhecidas do Ocidente.

Tomemos, por exemplo, os casos do *Dicionário Português-Chi-*

---

<sup>14</sup> Vitorino Magalhães Godinho — *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Arcádia, Lisboa, 1963, vol. I, p. 45.

<sup>15</sup> Vitorino Magalhães Godinho — *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Arcádia, Lisboa, 1965, vol. II, p. 593.

<sup>16</sup> Sobre a dimensão cultural da expansão portuguesa, vejam-se as obras globais de J. S. Silva Dias — *Os Descobrimentos e a Problemática Cultural do Século XVI*, Presença, Lisboa, 1982 e Luís Filipe Barreto — *Descobrimentos e Renascimento*, I. Nacional, Lisboa, 1982.

*nês*, de cerca de 1580-1588 (organizado em grande medida, de um modo colectivo, em Macau e coordenado por Ricci e Ruggiero), que é o primeiro dicionário de chinês numa língua ocidental; também o colectivo *Vocabulário da Lingoa de Iapam*, Nagasaqui, 1603 e a *Arte Breve da Lingoa Japoa* de João Rodrigues Tçuzzu SJ., impresso em Macau, 1620, que são os primeiros vocabulário e gramática elementar ocidentais da língua japonesa.

Ao mesmo tempo e em consequência directa desta função de intermediário linguístico dos mundos extra-europeus, a língua portuguesa possui nas elites intelectuais, comerciais e políticas, da Europa, um estatuto de atenção e aceitação.

As obras dos portugueses e em português são traduzidas e editadas nas mais diferentes línguas (latim, italiano, alemão, inglês, francês, espanhol, etc.) e cidades da Europa (Roma, Veneza, Basileia, Paris, Londres, etc.)<sup>17</sup>.

A expansão marítima dos portugueses vai criando toda uma cultura própria que, no século XV, apresenta uma forma predominantemente empírico-comportamental, mas que, ao longo do século XVI, vai ganhando consistência intelectual e discursiva, todo um extenso quadro de produtos de linguagem, pensamento e acção.

O centro cultural é formado por um campo de marinharia técnico-prática, isto é, um saber útil e objectivo, sobre os oceanos, os regimes de ventos e de marés, as rotas, os navios, etc.

Este campo central resulta do encontro de obras de astronomia náutica, com produtos de cartografia e objectos e tratados práticos de construção naval. Esta trilogia de conhecimentos verdadeiros tem como objectivo ultrapassar os obstáculos, naturais e técnicos, que se colocam à conquista dos mares e da navegação astronómica e transoceânica.

A astronomia náutica apresenta como tipos essenciais de obras, os Livros de Marinharia, os Roteiros, os Diários de Navegação e os Guias Náuticos.

Todos estes textos são compêndios acumulativos de normas e de informações náuticas. A parte normativa enuncia princípios e regras práticas e elementares, para a formação e a orientação em náutica astronómica, através de Tábuas Solares e de Regimentos do Sol, da Estrela do Norte, do Cruzeiro do Sul e da Estrela do Sul.

A parte informativa enuncia mil e um dados sobre as condições de navegação no Atlântico, no Índico e no Pacífico. Em suma, apresenta os cálculos de latitude alcançados a bordo e em função coordenadora da viagem oceânica, bem como elementos sobre a declinação magnética, as «conhecenças» e os regimes de ventos e correntes.

A Cartografia Náutica, com as suas cartas, planisférios e mapas-

---

<sup>17</sup> Veja-se Luís de Matos — *L'Expansion Portugaise dans la Littérature Latine de la Renaissance*, Gulbenkian, Lisboa, 1991 e A. Banha de Andrade — *Mundos Novos do Mundo*, J. I. U., Lisboa, 1972, 2 vols.

-mundi, produz, pela primeira vez, representações objectivas e aproximadas dos oceanos e dos litorais dos continentes.

Os mapas portugueses são cartas rumadas que, no entanto, transcendem as tradicionais cartas-portulano da navegação mediterrânica, graças à introdução da escala de latitudes e aos complementares planos hidrográficos com vistas de costas rebatidas no plano horizontal e registos de sondas.

A cartografia da expansão planetária dos portugueses é um conjunto de cartas náuticas de grande precisão na representação dos complexos marítimos costeiros e com a máxima elucidação dos núcleos geográficos com importância para a navegação (cabos, baías, golfos, ilhas, portos, etc.).

A cartografia náutica portuguesa começa, a partir de 1443, a representar zonas até então ignoradas na Europa e, em 1502, com o *Planisfério* anónimo, dito de «Cantino», cria o primeiro mapa náutico moderno.

Os tratados práticos de construção naval como, por exemplo, o *Livro de Traças de Carpintaria*, 1766, de Manuel Fernandes, são compêndios que dão a conhecer as regras e os procedimentos adequados à boa produção da máquina que é o navio (caravelas, naus, galeões), através da elaboração de princípios gerais normativos e quantitativos.

O campo da marinharia técnico-prática apresenta duas constantes chave: (I) Capacidade de adaptação, utilização e transformação criativas do saber tradicional, manifesta, por exemplo, em instrumentos como o astrolábio náutico e (II) Normalização e tipificação dos conhecimentos através da ideia de *ordem* que disciplina as práticas empíricas.

O segundo campo cultural é o teórico-crítico. Trata-se de um espaço científico-filosófico formado por uma componente essencial de marinharia e uma outra complementar de botânica médica. Ambas «...desempenham igual função cultural porque se afirmam como exploração teórica, ou seja, investigação de problemas deixados em aberto (ou nem sequer abordados) ao nível empírico-imediato...»<sup>18</sup>.

É uma zona de criação em que a informação náutica, cartográfica ou médica surgem potenciadas por uma formulação crítica, por uma teoria crítica da ciência, o Experiencialismo.

É este o lugar por excelência das individualidades culturais e das obras que alcançaram, na época ou posteriormente, maior visibilidade, como o atestam os casos de *Duarte Pacheco Pereira* (c. 1460-1533) com o *Esmeraldo de Situ Orbis*, escrito ao longo dos anos de 1505-1508; *D. João de Castro* (1500-1548); *Pedro Nunes* (1502-1572); *Fernando Oliveira* (1507-c. 1581) e na matéria médica *Garcia de Orta* (c. 1503-1568), autor dos *Colóquios...*, Goa, 1563 e *Cristóvão da Costa* (c. 1525-1593).

O terceiro grande campo cultural gerado pela expansão dos Portu-

---

<sup>18</sup> Luís Filipe Barreto — *Portugal Mensageiro do Mundo Renascentista*, Quetzal, Lisboa, 1989, p. 30.

gueses no mundo é o da geografia descritiva/antropológica.

É um conjunto de obras essencialmente informativas que transmite uma vasta, concreta e pormenorizada informação sobre a geografia física dos litorais ou interiores da África, Ásia e América.

Ao mesmo tempo, estes textos são compêndios da vida do Outro Civilizacional informando sobre as maneiras de ser e de pensar de diversas sociedades e culturais africanas, asiáticas e americanas.

É a zona quantitativamente mais vasta desta cultura e, possivelmente, aquela que mais impacto teve nas ideias europeias dos séculos XVI e XVII, sobre a Natureza e o Homem.

A mero título de exemplo, podem citar-se entre as obras mais relevantes, o *Tratado Descritivo do Brasil*, de 1587, de *Gabriel Soares de Sousa* ou o *Tratado dos Rios da Guiné* de André Álvares de Almada, escrito em 1590.

O Oriente é o grande território da geografia descritiva e da antropologia dos portugueses. É todo um imenso universo de cartas-relatório, de viagens marítimas e terrestres, de dicionários, vocabulários e catecismos, de tratados globais ou locais, etc.

Inextenso e múltiplo campo que vai desde o anónimo *Relato da primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia*, 1497-1499, até à *Monarquia da China* do jesuíta António de Gouveia, escrita em 1654, obra que traduz para português e sintetiza as crónicas chinesas, tendo um notável capítulo sobre *Confúcio*.

A propósito da Ásia, entre os finais do século XV e meados do século XVII, surgem, por exemplo, obras portuguesas como as primeiras descrições sistemáticas e globais do Oriente (*O Livro das Coisas da Índia*, 1511-1516, de Duarte Barbosa e *a Suma Oriental*, 1512-1515, de Tomé Pires), a primeira geografia-antropologia da China impressa no Ocidente, o *Tratado das Coisas da China* de Frei Gaspar da Cruz, Évora, 1570, o colectivo *Livro que Trata das Coisas da Índia e do Japão*, organizado em 1548, contendo informação sobre o Extremo-Oriente dos anos de 1530 a 1545.

O último campo cultural é o da doutrina-ideologia. Trata-se de um espaço periférico e de transição entre a cultura da e sobre a Expansão.

Espaço, também múltiplo, de formas literárias, políticas, artísticas, etc., que encontra unidade na problemática do valor e do sentido da dispersão dos portugueses pelos diferentes mares e litorais procurando respostas à pergunta «...para que existo eu como Nação? Que fim existo para servir na história da Civilização e do Mundo? ...» (Fernando Pessoa).

A resposta dominante acentua a componente religiosa da expansão, vista como realização da Cidade de Deus Cristã, bem como o valor da novidade dos novos horizontes abertos ao Mundo.

O sentido da Expansão Portuguesa assenta, pois, neste contributo, decisivo e único, nos planos material e cultural, para a *Abertura dos Mundos ao Mundo*.

Os portugueses, ao longo dos séculos XV, XVI e XVII, contribuem



para o nascimento de uma *Civilização Planetária* que, sem dúvida, repousa em mecanismos de troca desigual mas que, ao mesmo tempo, cria um primeiro sistema global de trocas entre as diferentes sociedades e culturas: «...a imagem da história do mundo de 1400 ou de 1450 a 1850-1950 é a de uma igualdade antiga que se rompe sob o efeito de uma distorção multiseccular iniciada no fim do século XV. Tudo é secundário em relação a esta linha dominante...»<sup>19</sup>.

Através da expansão marítima, os portugueses realizam «... aquisições capitais para o conjunto da espécie humana...» (C. Verlinden), participando, decisivamente, no *Universo Aberto*, de contactos e de trocas, entre os diferentes espaços e homens, em que cada vez mais vivemos e viveremos: «...o mundo bruscamente tornou-se muito mais vasto. A civilização e a economia não são mais exclusivamente europeias. O horizonte alargou-se; a Humanidade toma consciência da sua unidade. Uma economia mundial está em vias de nascer... foram os portugueses que deram o primeiro impulso a este prodigioso movimento de expansão...»<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Fernand Braudel — *Civilização Material, Economia e Capitalismo (séculos XV-XVIII)*, vol. III, Teorema, Lisboa, 1993, p. 461.

<sup>20</sup> Charles Verlinden — *Introduction à L'Histoire Économique Générale*, I. Universidade, Coimbra, 1958, p. 87-88.

